

Braunschweigische
Wissenschaftliche Gesellschaft

Jahrbuch 2017

Sonderdruck
Seiten 44–58



J. CRAMER Verlag • Braunschweig
2018

Entscheidungsprozesse und Beeinflussungsversuche auf die Gründung von Volkswagenwerk und Reichswerken in den Jahren 1936 bis 1942*

ULRICH MENZEL

E-Mail: p.u.menzel@t-online.de

Vorbemerkung

In der Plenarsitzung der BWG am 10.3.2017 hat der Autor einen Vortrag zum Thema „Hitlers Dank an das Land Braunschweig für seine Einbürgerung“ gehalten. Darin wurde die These vertreten, dass der außerordentliche Modernisierungsschub, den die Region zwischen Wolfsburg und Salzgitter in den wenigen Jahre der NS-Herrschaft erfahren hat, ganz wesentlich auf den Umstand zurückgeführt werden kann, dass der bis dato staatenlose Hitler im Frühjahr 1932 im Land Braunschweig eingebürgert wurde, um ihm die Kandidatur zur Wahl des Reichspräsidenten gegen Hindenburg zu ermöglichen.¹ Der Modernisierungsschub ist unbestritten und lässt sich anhand vieler Beispiele, so dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur aus Eisenbahn, Autobahn, Wasserstraße und Flughafen, der Errichtung großer Industriekomplexe wie den Reichswerken und dem Volkswagenwerk, der Gründung von zwei den Werken zugehörigen Städten Salzgitter und Wolfsburg, der Anlage etlicher Wohnsiedlungen, dem Ausbau Braunschweigs zu einem Zentrum der Luftfahrtforschung (Deutsche Forschungsanstalt für Luftfahrt in Völkenrode, Luftfahrtzentrum der TH Braunschweig und Flughafen in Waggum), der Luftfahrtindustrie mit den Niedersächsischen Motorenwerken (NIEMO) und der Luftwaffe (Luftflottenkommando und Luftwaffenlazarett) sowie diversen Bildungseinrichtungen des NS-Staates (SS-Junkerschule im Schloss, Akademie für Jugendführung der HJ, Reichsführerinnenschule des BDM, Lehrlingsausbildung der DAF im

* Der Vortrag wurde am 10.03.2017 unter dem Titel „Hitlers Dank an das Land Braunschweig für seine Einbürgerung“ vor der Plenarversammlung der Braunschweigischen Wissenschaftlichen Gesellschaft gehalten.

¹ Er war die Fortsetzung eines am 14.2.2014 ebenfalls in der Plenarversammlung gehaltenen Vortrags, der unter dem Titel „Die Einbürgerung Hitlers im Freistaat Braunschweig und deren Konsequenzen“ im Jahrbuch 2014 der Braunschweigischen Wissenschaftlichen Gesellschaft, S. 38-59 veröffentlicht wurde.

Vorwerk, Reichsschule des Deutschen Handwerks u.a.) belegen. Schwieriger ist der Beleg, in welchem Maße und warum diese Gründungen auf den Einfluss Hitlers zurückgehen, weil man zeigen muss, ob und wie Hitler gerade bei den Entscheidungen zwischen rivalisierenden Standorten Einfluss genommen hat.

In einer umfangreichen Studie „Die Steigbügelhalter und ihr Lohn. Hitlers Einbürgerung in Braunschweig als Weichenstellung auf dem Weg zur Macht und die Modernisierung des Braunschweiger Landes“ ist der gesamte Komplex aufgearbeitet und der Anspruch erhoben worden, diese These zu belegen.² Dabei geht es auch um die Wechselwirkung zwischen dem Land Braunschweig und dem Reich in den Jahren seit 1930, als die NSDAP zum ersten Mal in Koalition mit den bürgerlichen Parteien in Braunschweig an der Regierung beteiligt war und diese Position als Etappe und Hebel zur Machtergreifung in Berlin nutzen konnte. Die Studie stützt sich nahezu ausschließlich auf ungedruckte Quellen, die in den Archiven der Region verfügbar sind. Da das umfangreiche Material den Rahmen eines Aufsatzes sprengt, wird hier nur ein Ausschnitt des überblickhaften Vortrags in der Plenarversammlung der BWG ausgeführt, nämlich die Darstellung und Analyse der komplexen Entscheidungsprozesse bei den Verantwortlichen und der Einflussnahme von Seiten Braunschweigs in den Personen des Ministerpräsidenten Klagges und seines Landesplaners Paul Richter auf die beiden größten Projekte, die Gründung der Reichswerke „Hermann Göring“ und die Gründung des Volkswagenwerkes mit den zugehörigen Städten „Watenstedt-Salzgitter“ (heute Salzgitter-Lebenstedt) und „Stadt des KdF-Wagens“ (heute Wolfsburg), die bis heute die Region in vieler Hinsicht prägen. Trotz vieler Parallelen zwischen beiden Vorhaben gibt es signifikante Unterschiede, die nicht zuletzt auf den vorrangigen Einfluss des ersten und des zweiten Mannes im Staate, Hitler bzw. Göring, zurückzuführen sind. Da selbst dieser Ausschnitt des Gesamtthemas zahlreiche Einzelaspekte aufweist und viele Belege verlangt, wurde hier die Form des Essays gewählt. Alle Einzelbelege sind in dem o.g. Manuskript nachgewiesen.

Wie bereits von früheren Autoren wie Christian Schneider (1978), Erhard Forndran (1984) und Bernhard Stubenvoll (1988) verfolgt bietet es sich an, die Gründung der näheren Umstände des Volkswagenwerks bei Fallersleben und die Gründung der Reichswerke bei Watenstedt einer vergleichenden Perspektive zu unterziehen. Beide Vorhaben wurden im Sommer 1936 mit Hitlers Denkschrift zum Vierjahresplan, der einen wirtschaftlichen Autarkiekurs verlangte, und seiner Entscheidung für den Bau des Volkswagens angestoßen. Die Lage der Erzkorkommen am Salzgitterhöhenzug und seine Forderung, dass das Volkswagenwerk am Mittellandkanal zwischen Weser und Elbe gebaut werden sollte, skizzierten

² So lautet der Arbeitstitel des inzwischen abgeschlossenen Manuskripts (738 Seiten), das demnächst veröffentlicht wird.

über Mittelsmänner einen solchen „Führerbefehl“ erwirken konnten, verfügten über eine privilegierte Position im Gestrüpp der widersprechenden Interessen. Im Volkswagenprojekt, das Hitler persönlich interessierte, war er nicht nur laufend informiert und involviert, sondern wurde auch von sich aus aktiv, wenn die Sache nicht voran kam. Selbst Details wie der Name KdF-Wagen (KdF = Kraft durch Freude als Organisation der Deutschen Arbeitsfront), dessen Preis oder die Breite der Straßen wurden von ihm vorgeben oder angeregt. Im Reichswerkeprojekt hatte er diese Rolle an Göring delegiert, der weitgehend autonom handeln konnte und nur in ganz grundsätzlichen Fragen der Zustimmung Hitlers bedurfte. Leys Handlungsspielraum im Volkswagenprojekt war geringer. Zwar war auch er von Hitler beauftragt worden, doch rangierte er in der Parteihierarchie tiefer als Göring und musste dem Umstand Rechnung tragen, dass der Volkswagen eine Art „Baby“ von Hitler war.

Dass beide Projekte überhaupt gestartet wurden, ist auf diverse Berater und Vertraute in wirtschaftlichen Fragen zurückzuführen, mit denen sich der wirtschaftliche Laie Hitler umgeben hatte – nicht zuletzt, um über ein Gegengewicht gegen die Fachleute im Wirtschaftsministerium mit Schacht an der Spitze und die Spitzenverbände der Industrie zu verfügen. Im Komplex der rüstungsrelevanten Rohstoffe und Grundstoffindustrien war das Wilhelm Keppler, dessen nach ihm benanntes Büro mit etwa 30 Mitarbeitern als Hitlers wirtschaftliche „Denkfabrik“ fungierte. In der Rohstoffabteilung arbeitete Paul Pleiger. Es ist denkbar, dass hier die Vorlagen zur Begründung des Autarkiekurses entstanden sind, die Eingang in Hitlers Denkschrift gefunden haben. Jedenfalls weist sie fachliche Details bezüglich der Erzvorkommen im Salzgittergebiet auf, die Hitler unmöglich gekannt haben kann. Beim Volkswagenprojekt war es kein Büro, sondern nur die Person des Jakob Werlin als Hitlers Sachverständiger in Automobilfragen. Nicht umsonst hat er Werlin als erstem gedankt bei seiner Ansprache zur Grundsteinlegung des Werks. Denkbar ist, dass die präzisen konstruktionstechnischen Vorgaben, die Hitler Porsche bei dem ersten Treffen im Hotel Kaiserhof unterbreitete, auf die Einflüsterung Werlins zurückgegangen sind. Er hat mehrfach vermittelnd gewirkt und Hindernisse aus dem Weg geräumt, als er den Kontakt zu Porsche herstellte, den Reichsverband der deutschen Automobilindustrie dazu bewog, zumindest die Vorserie zu finanzieren, und Daimler-Benz, diese zu bauen. Womöglich hat er sogar Lafferentz den entscheidenden Tipp auf der Suche nach dem passenden Werksgelände gegeben.

Da es in beiden Fällen von Seiten der Industrie massive Vorbehalte technischer und wirtschaftlicher Natur gab, musste Hitler in beiden Fällen nach Alternativen suchen, als sich herausstellte, dass beide Projekte nicht mit, sondern nur ohne oder sogar gegen die Industrie zu realisieren waren. Da es sich bei den Reichswerken um ein zentrales Rüstungsvorhaben handelte, wurde kurzerhand ein Staatskonzern gegründet, der sich aus Reichsmitteln finanzierte. Vom schwachen Reichsfinanzminister Schwerin von Krosigk war kein Widerstand zu erwarten.

Da die widerspenstige Ruhrindustrie im Besitz der Erzfelder war, musste sie zum „freiwilligen“ Verzicht gedrängt werden, de facto eine Enteignung, war die Entschädigung doch nur geringfügig. In der rücksichtslosen Durchsetzung des Vorhabens gegen den vereinigten Widerstand von Ruhrindustrie und Wirtschaftsminister Schacht bestand die eigentliche Funktion Görings, der sich im Machtkampf gegen Schacht durchsetzte und diesen verdrängte, obwohl Hitler noch lange versuchte, an ihm festzuhalten, und der sich in einer kritischen Situation nicht scheute, den führenden Herrn der Ruhrindustrie bei weiterer Unbotmäßigkeit mit dem KZ zu drohen. Die Sache war insofern heikel, weil Hitler damit auf Konfrontation zu einer wichtigen Machtgruppe im Reich ging, die durch Thyssen nur halbherzig zur Unterstützung Hitlers bewogen worden war. Da mit dem Vierjahresplan, dem Autarkiekurs, der Enteignung und der Gründung eines immer weiter wuchernden Staatskonzerns fundamentale ordnungspolitische Fragen aufgeworfen wurden, der NS-Staat tatsächlich einen Schritt in Richtung Staatssozialismus tat, leistete Göring einen wesentlichen Beitrag zur weiteren Konsolidierung des NS-Staats, der durchaus mit der Ausschaltung der SA-Führung im Zuge des sog. Röhm-Putsches vergleichbar ist.

Beim Volkswagen handelte es sich auch um ein „sozialistisches“ Projekt, das aber zivilen Charakter hatte. Vielleicht deshalb, vielleicht aber auch, weil Hitler die Risiken bei der Gründung der Reichswerke erkannt hatte, wollte er keinen zweiten Staatskonzern und beauftragte deshalb die Deutsche Arbeitsfront (DAF) mit der Finanzierung. Die Zusage von Reichsmitteln, die Laffertz forderte, wurde von Hitler abgelehnt. Ley griff wie Göring gerne zu, weil er seine Rangposition unter den rivalisierenden Satrapen Hitlers festigen konnte, hatte er doch, obwohl Reichsorganisationsleiter, nicht denselben Status wie sein Vorgänger Strasser. Da Ley rangmäßig unter Göring stand, obwohl er der größten Parteigliederung vorstand, konnte er weniger autonom handeln und musste sich im Falle massiver Widerstände, als er mit Göring bei der Standortfrage des Volkswagenwerks oder dessen Unterstellung unter die Junkers-Werke in Konflikt geriet, der Rückendeckung Hitlers versichern.

Wegen der unterschiedlichen Konstruktion, Staatskonzern als eines der beiden Kernstücke des Vierjahresplans, der nur auf dessen Behörde Rücksicht nehmen musste, auf der einen und DAF-Konzern, der auf die ideologischen Vorgaben der DAF Rücksicht nehmen musste, auf der anderen Seite, waren die beiden Werksleitungen unterschiedlich strukturiert. Pleiger konnte als zeitweilig alleiniger Vorstand die Geschicke der Reichswerke weitgehend alleine bestimmen. Er bedurfte nur der Absicherung durch Göring, war allerdings auch alleine verantwortlich, wenn Göring misstrauisch wurde, weil dieser wiederum bei Hitler im Wort war. Einmal hätte es Pleiger fast den Kopf gekostet. Bei seinen Vorstandskollegen der Ruhrindustrie war er nur scheel angesehen, weil er bloß ein eingeheirateter Mittelständler war und eine konkurrierende ordnungspolitische und dazu hochsubventionierte Position vertrat, gegen die die Ruhrindustrie chancenlos war.

Im Volkswagenprojekt gab es bei der Gezuvor zuerst drei und nach der Umbenennung in Volkswagen GmbH zwei gleichberechtigte Geschäftsführer mit sich widersprechenden Zuständigkeiten und Zielvorstellungen. Warum Werlin nach der Umbenennung ausgeschieden ist, obwohl er weiter aktiv war und noch 1941 mithalf, den Führerbefehl zum Bau der Gießerei zu erwirken, ist aus den Quellen nicht ersichtlich. Er fungierte jedenfalls als „alter Kämpfer“ und langjähriger Vertrauter Hitlers bis zuletzt als Einfädler und Strippenzieher und besaß als Vorstandsmitglied von Daimler-Benz auch persönliche Unabhängigkeit. Porsche war lange vor seinem Parteieintritt der von Hitler bewunderte Konstrukteur, der aufgrund seiner technischen Kompetenz auf vielen Feldern sich rasch das Privileg des direkten Zugangs zu Hitler erarbeiten konnte. Sein Feld war aber nicht nur das Produkt, sondern auch das Design und die Ausrüstung des Werks. Auf ihn dürfte die Orientierung an Fords Hauptwerk am River Rouge zurückgegangen sein, die sich mit den sozialpolitischen Ambitionen der DAF traf. Als die Grundsatzentscheidungen gefallen waren, dürfte er sich nur wenig in der eigentlichen Werksleitung engagiert haben, zumal er nur selten vor Ort war. Diese Funktion hatte er nach Kriegsbeginn seinen Schwiegersohn Anton Piëch übertragen, seitdem der eigentliche Manager des Volkswagenwerks. Porsche mit seinem direkten Zugang zu Hitler konnte aber jederzeit mobilisiert werden, um Entscheidungen durchzusetzen oder Widerstände zu überwinden. Oftmals reichte die bloße Drohung, „zum Führer gehen zu wollen“. Pleiger hatte „nur“ den direkten Zugang zu Göring. Damit war klar, wer bei einem Interessenkonflikt beider Werke am längeren Hebel saß. Lafferentz war in der Werksleitung der Gewährsmann Leys mit Zuständigkeit für die ideologischen und sozialen Aspekte, konnte im Zweifelsfalle aber nur zu Ley gehen und war damit gegenüber Piëch, aber auch gegenüber Pleiger, in einer schwächeren Position. Konflikte mit Piëch waren damit vorprogrammiert. Lafferentz war aber auch für die „Drecksarbeit“ zuständig, die Standortentscheidung gegen widerstrebende Interessen durchzusetzen oder den Grafen von der Schulenburg zu bewegen, seinen Besitz zu verkaufen. Auch die Richter-Affäre dürfte zu Lasten von Lafferentz gegangen sein. Aus solchen Fragen haben Werlin und Porsche sich herausgehalten.

Auf der nächsten Ebene kamen die Ingenieure und Architekten ins Spiel. Da es sich um technisch hochambitionierte und bei dem Hüttenwerk auch um ein metallurgisch angezweifelte Vorhaben handelte, für die es in Deutschland wenig Expertise gab, mussten wohl oder übel amerikanische Experten herangezogen werden. Beide Male wurde das ideologische Problem mit dem Hinweis kaschiert, dass es sich um Deutsch-Amerikaner handele. Damit handelte man sich ein hohes politisches Risiko ein. Pleiger vertraute komplett auf die amerikanische Ingenieurfirma Brassert. Als Brassert sich kurz vor Kriegsausbruch mit seinen Leuten verabschiedete, musste Pleiger um seinen Kopf fürchten und notgedrungen auch noch dessen Part übernehmen, hatte Mühe, Ersatz unter deutschen Ingenieuren zu finden, die sich nur bei der ungeliebten privaten Konkurrenz finden ließen.

Porsche, selber Ingenieur, ging einen anderen Weg. Er glaubte zwar auch, auf amerikanisches Know How nicht verzichten zu können, warb aber mit dem Einverständnis von Henry Ford persönlich einzelne handverlesene Ingenieure aus dessen Belegschaft ab. Der Rückkehrer Fritz Kuntze war ein echter Glücksgriff und sogar in einer Doppelfunktion tätig, insofern er mit seiner Planskizze das Ford-Werk am River Rouge abkupferte und vermutlich die Namen derjenigen in Vorschlag brachte, die sich Porsche aussuchen durfte. Auch bei der Ausrüstung der Produktionshallen setzte Porsche bis zuletzt auf amerikanische Technik. Deshalb war für ihn weniger die Absatzbewegung eines Teils der rekrutierten Ingenieure, zu denen Kuntze nicht gehörte, als der Lieferstopp das Problem. Die Folge war ein Ausrüstungstorso in den Hallen und die Unmöglichkeit, die importierten Maschinen auf eine andere Verwendung umzurüsten. Auch hierin und nicht nur in dem über Nacht nicht mehr vorhandenen Bedarf nach einem zivilen Produkt dürfte ein Grund gelegen haben, warum das Werk nicht ausgelastet wurde. Der KdF-Wagen ist bis 1945 nur in ganz wenigen Exemplaren gebaut worden. Die Rolle von Ford wie von Brassert ist dubios und bedarf weiterer Aufklärung. Im Jahre 1937 dürfte beiden doch nicht verborgen gewesen sein, dass sie an einem zentralen Rüstungsprojekt bzw. einem Projekt mit zentraler Propagandawirkung für das NS-System mitwirkten – ein Indiz, dass sie zumindest zeitweise mit dem Nationalsozialismus sympathisiert haben. Der Aufbau des Werks war keinem Ingenieurbüro übertragen worden, sondern einem Konsortium der Architekten (Kohlbecker, Mewes, Schupp & Kremmer), die um den Auftrag konkurrierten. Da es sich um Architekturfragen handelte, musste Hitler wieder persönlich konsultiert werden.

Mit den Architekten kam in beiden Fällen ein weiteres Problem ins Spiel. Da beide Vorhaben einen außerordentlichen Arbeitskräftebedarf verlangten und beide Werke auf der grünen Wiese errichtet wurden, verlangten sie außerordentliche Baumaßnahmen zu deren Unterbringung. In beiden Fällen stellte sich rasch heraus, dass bloße Werkssiedlungen nicht genügten, sondern komplette Städte in einer Größenordnung zwischen 90.000 (Minimum) bis 180-200.000 (Maximum) im Falle Volkswagen bzw. erst 135.000, dann 250.000 und zuletzt 500.000 im Falle der Reichswerke gebaut werden mussten bzw. sollten. Diese Entscheidungen setzten eine Eigendynamik in Gang, konnten doch Städte, die es noch nicht gab, auch über keine Stadtverwaltung, keine Baubehörde und über keine Steuereinnahmen verfügen, so dass beide Werke notgedrungen auch den kompletten Stadtbau zu finanzieren und zu organisieren hatten. Also mussten parallel zum Aufbau der Werke zwei weitere Großprojekte, nämlich die Planung und der Aufbau von zwei kompletten Städten, in Angriff genommen werden. In dem Maße, wie die Werksbelegschaft wuchs, hätte Schritt für Schritt deren Unterbringung samt zugehöriger Infrastruktur bedient werden müssen.

Da es sich um zwei, städtebauliche Großvorhaben handelte, kamen weitere Akteure ins Spiel – nämlich die jeweils zuständigen Landräte und Regierungspräsidenten,

deren Zuständigkeit unklar und widersprüchlich war, da es sich in beiden Fällen um Vorhaben im Grenzgebiet der preußischen Provinz Hannover und des Landes Braunschweig handelte mit unterschiedlichen Verordnungen, Bauvorschriften etc. Ins Spiel kam mit Albert Speer noch ein ganz anderer Akteur, der sich als zentrale Instanz in allen Fragen von Architektur und Städtebau empfand und dazu noch über den nicht nur gelegentlichen, sondern permanenten direkten Zugang zu Hitler in Berlin wie auf dem Obersalzberg verfügte. Dieser kam so auch auf der operativen Ebene ins Spiel, weil er sich in diesen Fragen als hochkompetent wähnte und als oberster Bauherr des Reiches verstand. Insofern nahm Speer eine Sonderstellung unter Hitlers Satrapen ein, der sich nur schwer in deren Rangfolge einfügen lässt. Hinzu kam, dass mit den beiden Stadtgründungen eine dritte Kategorie neben die Führerstädte und die Umgestaltungsstädte mit ungeklärtem Status bezüglich der Zuweisung von Reichsmitteln und Baukapazitäten trat. Aus dieser Konstellation erwuchs ein komplexes Gefüge von Zuständigkeiten und Entscheidungsstrukturen zwischen den Werksleitungen, den Finanziers aus DAF und Reichsfinanzministerium, den regionalen Behörden, Speer und in letzter Instanz wieder Hitler persönlich, wenn es darum ging, welcher Stadtplaner, Koller im Falle der Stadt des KdF-Wagens und Rimpl im Falle der Stadt der Reichswerke, den Zuschlag bekam, ob dessen Planung gebilligt wurde, ob sie von Speer oder sogar Hitler mit Auflagen versehen wurde. Während auf Seiten der Reichswerke Pleiger auch für den Stadtbau zuständig war und Rimpl anstellen konnte, war dies auf Seiten des Volkswagenwerks eher Lafferentz, weil hier die sozialen Aspekte im Sinne der von Hitler propagierten vorbildlichen deutschen Arbeiterstadt zu berücksichtigen waren. Rimpl musste dem Prestigebedürfnis von Göring Rechnung tragen und immer repräsentativer planen, Koller dem bescheideneren Anspruch Hitlers nach der „Lehrstädte der Stadtbaukunst sozialer Siedlungen“ entsprechen. Arbeiterstadt versus künftige Gauhauptstadt. Beiden noch jungen Architekten dürfte insgeheim bewusst gewesen sein, für eine Statuskonkurrenz zwischen Hitler und Göring instrumentalisiert zu werden, bei der Koller, von Speer protegiert, die besseren Karten hatte, während Rimpl sogar warten musste, bis Hitler die Zeit fand, seine Pläne zu billigen.

Damit kommen wir zur Einflussnahme von unten, die sich auf die Standortentscheidungen von Werk und Stadt konzentrierte. Da beide Vorhaben im Grenzgebiet des Landes Braunschweig und der Provinz Hannover angesiedelt waren, stand die Konkurrenz Hannover – Braunschweig von Anfang bis Ende im Raum und berührte die ungeklärte Frage der Reichsreform. Klagges erkannte die Chance, beide Projekte zur Aufwertung seines kleinen Landes zu nutzen und als Hebel, den ersehnten Gau Ostfalen doch noch zu bekommen. Frick, sein Kontrahent in der Reichsreform, dürfte umgekehrt die Möglichkeit gewittert haben, wenigstens an einer Stelle sein Lieblingsprojekt durch die Integration Braunschweigs in die Provinz Hannover zu realisieren. Die Interessenlage des Oberpräsidenten und Stabschef der SA, Victor Lutze, obwohl von Graf von der Schulenburg eingeschal-

tet, in Hannover war nicht so eindeutig, weil unschwer zu erkennen war, dass die geographische Nähe beider Projekte auf jeden Fall eher braunschweiger Interessen bediente, wie sich im Falle der Verkehrsinfrastruktur auch herausstellte. Da die Stadt Hannover wenig für sich erhoffen konnte, war er an einem Gebietstausch, der womöglich sogar beide Standorte betraf, nicht uninteressiert, wenn dabei die geographische Arrondierung seiner zweigeteilten Provinz durch die Einverleibung von Holzminden und Gandersheim heraussprang. Dafür war er bereit, nicht nur auf die Landkreise Goslar und womöglich auch Gifhorn, sondern auch auf den Zugriff für die beiden Werkskomplexe zu verzichten.

Eigentümlich blass blieb die Interessenlage der betroffenen Gauleiter, Telschow in Lüneburg und Rust bzw. dessen Nachfolger Lauterbacher in Hannover, die bei einer künftigen Reichsreform, da beide zu einer Provinz Niedersachsen gehörend, in Konflikt über die Frage geraten mussten, welcher der beiden hätte weichen müssen. Vielleicht haben sie sich deshalb in der Frage des Gebietstauschs bedeckt gehalten. Dass beide Gauleiter im Komplex Reichswerke/Volkswagenwerk an einem Strang gezogen haben, ist jedenfalls nicht erkennbar.

Klagges hingegen war in einer starken Position und im Salzgittergebiet auch sehr erfolgreich – nicht zuletzt, weil er die Karte der Einbürgerung Hitlers spielen konnte. Es gibt zumindest Hinweise, dass diese Karte auch gespielt wurde und gestochen hat. Im Reichswerkekomplex war er so erfolgreich, dass er als Folge des Gebietstauschs das gesamte Aufbaugelände der Reichswerke auf braunschweiger Gebiet versammeln konnte, auch wenn er bei der Standortentscheidung für die Stadt eine Niederlage einstecken musste. Im Volkswagenkomplex hat er es versucht, konnte aber mit dem Vorwerk nur einen Teilerfolg verbuchen. In beiden Fällen brachte er seinen Landesplaner Richter in Stellung. Dass er im Falle des Volkswagenwerks weniger erfolgreich war, mag auch daran gelegen haben, dass Klagges überzogen hatte und dies auch Hitler nicht verborgen geblieben ist. Auch Richter hatte nicht nur doppelt, sondern dreifach, nämlich auch gegenüber Klagges mit verdeckten Karten gespielt, weil ihm seine persönlichen Interessen noch wichtiger waren als die des Landes Braunschweig. Immerhin hatte durchaus die Chance bestanden, anlässlich des realisierten Gebietstauschs im Süden auch noch im Norden den Zipfel des Landkreises Gifhorn, der in braunschweigesches Territorium hineinragte, zu vereinnahmen. Ein entsprechendes Angebot des Oberpräsidenten in Hannover wurde nicht verfolgt. Dass Klagges nicht zugegriffen hat, mag daran gelegen haben, dass ihm der mögliche Preis, der Verzicht auf die braunschweigischen Exklaven im Osten, zu hoch war, musste er doch auf den Rückhalt im eigenen Lande Rücksicht nehmen.

Insofern kann man sagen, dass die Beeinflussung der Entscheidungen von unten im Falle der Reichswerke erfolgreicher und sichtbarer waren, während sie im Falle des Volkswagenwerks und der zugehörigen Stadt sehr früh von Lafferentz bzw. Ley bzw. Hitler abgeblockt wurde, indem Lafferentz Richter entließ, Koller

gegenüber den TH-Kollegen Herzig, Flesche und Gerstenberg den Vorzug als Stadtplaner bekam, Ley sich den notwendigen Führerbefehl besorgte, um die Widerstände gegen die Standortpräferenz auszuhebeln, und Speer die Stadt des KdF-Wagens mit Billigung Hitlers in die Liste der Neugestaltungsstädte aufnahm und so der Zuständigkeit der preußischen Behörden entzog. Der eigentlich mit seiner Reichsstelle für Raumordnung zuständige Kerrl wurde gleich zweimal übergangen, weil deren Zielsetzung, obwohl eine NS-Gründung, nicht in die politische Landschaft passte, weil Göring wie Ley Kerrl nicht als ebenbürtigen Akteur ansahen, den man einbeziehen musste. Insofern standen alle Interessengruppen wie die Landesbauernschaften oder der Graf, die auf Kerrl setzten, von vorne herein auf verlorenem Posten.

Kommen wir zu den Parallelen und Unterschieden. Gleich war beiden Vorhaben die außerordentliche Dimension, der zeitliche Ablauf, die Gründung auf engstem Raum, die Verknüpfung durch die Infrastruktur, der Rückgriff auf amerikanisches Know how, die Kombination mit dem Stadtbau, der Widerstand von Seiten der privaten Industrie und deshalb der Zwang, auf staatliche bzw. Parteimittel zurückzugreifen. Gleich war der geringe Spielraum bei der Standortwahl, der einmal durch die Lage der Erzvorkommen und einmal durch die Gunstlage der vorhandenen Verkehrswege vorgegeben war. Gleich war auch, dass beide Male das Grenzgebiet zwischen Braunschweig und der Provinz Hannover betroffen war. Gleich war vor allem, dass Hitler das letzte Wort hatte und davon mehrfach Gebrauch machte, so gar benötigt wurde, Gebrauch machen zu müssen.

Was war nicht gleich? Der wesentlichste Unterschied bestand darin, dass es sich in dem einen Fall um ein zentrales Vorhaben der deutschen Aufrüstung und in dem anderen Fall um ein wichtiges ziviles Projekt mit hoher propagandistischer Wirkung wie im Falle des Baus der Autobahnen handelte. Unterschiedlich war dementsprechend die Finanzierung – Reichsmittel versus DAF-Mittel – mit der Konsequenz, dass im Falle des Volkswagens den sozialistischen Vorstellungen der DAF bezüglich der Ausstattung des Produkts, dessen Namens, dessen Preises, der Finanzierung durch die Käufer, der Vertriebswege, des Modellcharakters des Werkes im Hinblick auf die sozialen Aspekte bis hin zur Lehrlingsausbildung und selbstverständlich auch der zum Werk gehörigen Stadt Rechnung zu tragen war. Dafür standen Ley und Lafferentz. Im Falle der Reichswerke spielte diese Dimension keine Rolle, dafür aber die prestigeesüchtige Eitelkeit Görings, der nicht an einer vorbildlichen deutschen Arbeiterstadt interessiert war, sondern einer Stadt mit möglichst vielen repräsentativen Gebäuden und Funktionen. So trat der eigentliche Zweck der Stadt immer weiter in den Hintergrund und ließ sie auf dem Papier immer größere Dimensionen annehmen, die dem ursprünglichen Bedarf gar nicht mehr entsprach. Als die Stadt der Reichswerke auch noch eine Art Gauforum bekommen, Hochschulstadt und Verkehrsknotenpunkt werden sollte, dürfte dies Klagges gar nicht mehr gefallen haben. Wäre es bei dem von ihm favorisierten Projekt der Südstadt geblieben, hätte der Reichswerkekomplex der Aufwertung

seines Landes in Konkurrenz zu Hannover gedient. Unter der Ägide von Göring mutierte das Vorhaben zu einer ganz anderen Konkurrenz. Nicht Hannover oder Braunschweig (als Hauptstadt eines Gaus Ostfalen), sondern die Stadt der Reichswerke bzw. Hermann Göring-Stadt wäre am Ende die Gauhauptstadt eines Gaus Niedersachsen geworden. Die Architektur des zentralen Platzes lässt keine andere Interpretation zu, weil sie alle Elemente enthielt, die das Weimarer Gauforum als von Hitler bestimmtes Modell vorgegeben hatte. Ungleich war schließlich die Entscheidungsstruktur, weil Hitler im Falle des Volkswagenprojekts laufend informiert wurde, sogar zweimal vor Ort war und immer wieder durch Porsche eingeschaltet wurde, während Pleiger nur zu Göring gehen konnte.

Aus diesen Asymmetrien resultierten eine Reihe von Widersprüchen und Konflikten. Auf der ganz grundsätzlichen Ebene war es der Widerspruch zwischen einem kriegswichtigen und einem nicht kriegswichtigen Vorhaben. Mit Kriegsausbruch wurden alle zivilen Vorhaben eingestellt, so dass das Volkswagenwerk gar nicht Ende 1939, wie geplant, seiner eigentlichen Bestimmung übergeben werden konnte, während an den Reichswerken bis Kriegsende gebaut wurde, um ihrer Bestimmung zu dienen. Der Krieg war bereits zu Ende, als das zentrale Rüstungsvorhaben noch nicht einmal halb fertig war. Mit dem Zweigwerk in Linz und diversen anderen Aktivitäten bildete sich ein Mammut-Konzern heraus, der wie die Stadt den monströsen Ambitionen Görings entsprach. Mindestens einmal – als der „Anschluß“ Österreichs anstand, vermochte Göring Hitler mit der Aussicht auf Linz als Hüttenstandort sogar zu instrumentalisieren. Während die Reichswerke immer weiter in alle Richtungen und viele Branchen wucherten, musste das Volkswagenwerk, obwohl es als propagandistischer Kern einer nationalsozialistischen Wirtschaftsordnung ausersehen war, der die Volksmotorisierung nach amerikanischem Vorbild ermöglichen sollte, um mit Kriegsausbruch seine schiere Existenz überhaupt zu legitimieren, verzweifelt nach irgendwie „kriegswichtigen“ Aufträgen fischen. Es geriet kurzfristig sogar in Gefahr, als Tochterunternehmen der Junkers-Werke seine Autonomie zu verlieren und unter die Botmäßigkeit Görings zu geraten. Selbst wenn das von Ley und seiner Seilschaft geplante Werk zur Errichtung des „Volkstraktors“ bei Waldbröl realisiert worden und nicht der Treuhand, sondern der Volkswagen GmbH unterstellt worden wäre, hätte ein Volkswagenkonzern nicht annähernd die Größe des Reichswerkekonzerns erreicht. Die sozialen Komponenten mussten zwangsläufig mit Kriegsbeginn auf der Strecke bleiben, waren sogar Anlass eines tiefsitzenden Zwists in der Geschäftsleitung zwischen dem Manager Piëch und dem DAF-Mann Lafferentz.

Ein weiterer Konflikt entzündete sich an Prestigefragen, genauer am Stellenwert der beiden Städte in den Vorstellungen der Patrone Hitler und Göring. Dies offenbarte sich an der Frage, welcher Stadtbau schneller voranschritt. Hier hat Hitler Göring mehrfach ausgebremst bzw. regelrecht warten lassen, indem er sein Plazet verzögerte, damit sein Architekt Koller den Planungsrückstand aufholen konnte. Er entzündete sich ferner an der Namensfrage. Göring war gerne und von Anfang

an bereit, seinen Namen nicht nur für die Reichswerke, sondern auch für deren Stadt zur Verfügung zu stellen, und schritt auch nicht ein, wenn dieser bereits auf offiziellen Dokumenten verwendet wurde, während Hitler zögerte, es Göring gleich zu tun. Die Konsequenz war der sperrige Name „Watenstedt-Salzgitter“ in dem einen und der kaum weniger sperrige Name „Stadt des KdF-Wagens“ in dem anderen Fall. Offenbar war hier die persönliche Rivalität wichtiger als die propagandistische Wirkung, die gerade vom Namen abhängt und sich mit Adolf Hitler- bzw. Hermann Göring-Stadt ganz anders hätte entfalten lassen, zumal sie mit den Untertiteln „Stadt des Volkswagen“ und „Stadt der Reichswerke“ hätten versehen werden können. Er entzündete sich über die beauftragten Stadtplaner auch am Stil, an der Größe und am repräsentativen Charakter der Städte. Auf der eine Seite Rimpl mit dem Modellanspruch für eine Musterstadt im repräsentativen NS-Stil mit großer Achse, großer Halle, zentralem Aufmarschplatz, aber auch modernistischen Elementen wie einer S-Bahn für den lokalen Verkehr, einem Durchgangsbahnhof mit Knotenfunktion in Ost-West- wie in Nord-Süd-Richtung, einer Anbindung an das Netz der Reichsautobahnen und einer Anbindung an das Netz der Reichswasserstraßen. Auf der anderen Seite Koller, der nur eine vorbildliche deutsche Arbeiterstadt bauen sollte, die sich noch am Modell der Gartenstadt orientierte, nur auf Druck von Speer dem Hitler genehme Elemente erhielt, aber die Gewächshäuser für den Gemüseanbau der Arbeiter zu berücksichtigen hatte.

Ein weiterer Konflikt resultierte aus dem Vertrauen auf amerikanisches Know how. Als Brassert sich mit seinen Ingenieuren davon machte, stand das gesamte Projekt zur Disposition, geriet die Beziehung Pleiger-Göring in eine tiefe Krise, weil Görings latentes Misstrauen, ob sich das arme und saure Erz tatsächlich zur Stahlerzeugung unter halbwegs vertretbaren Kosten eigne, bis zum Beweis des Gegenteils nicht ausgeräumt war, und er befürchten musste, sich bei Hitler hoffnungslos zu blamieren. Pleiger musste in dieser Situation um sein Überleben kämpfen. Dieses Problem hatte Porsche nie, weil sein Ansehen als genialer Konstrukteur bei Hitler außer Zweifel stand, weil im Volkswagenprojekt der Abgang der deutsch-amerikanischen Ingenieure leichter zu verkraften war, weil der Lieferstopp der amerikanischen Maschinen gar nicht auffiel, weil über Nacht gar kein Bedarf mehr für den KdF-Wagen bestand. Insofern konnten sich die Konsequenzen dort gar nicht so richtig offenbaren.

Auf der Ebene darunter war die räumliche Zusammenballung, die Klagges mit aller Kraft erreichen und durch sein Südstadt-Projekt wie die Verlagerung der Stadt des KdF-Wagens noch verstärken wollte, ein Grund für die tiefsitzende Rivalität zwischen den beiden Werksleitungen – insbesondere zwischen Pleiger und Lafferentz. Da der Standort der Reichswerke zuerst festgelegt worden war und mit der Nähe zum Volkswagenwerk wegen des möglichen Lieferverbunds begründet worden war, ließ sich, nachdem die Standortentscheidung gefallen war, das Argument glatt umdrehen und die für beide Standorte abträgliche Nähe in den Vordergrund stellen. Dieser Widerstand führte im Komplex Volkswagen zu

weiteren Verzögerungen, die durch einen Führerbefehl zu überwinden waren, weil Ley gegenüber Göring zu schwach war, Göring wiederum sich Hitler zu beugen hatte. Insofern war Porsche gegenüber Pleiger immer in der stärkeren Position. Außerdem ließ sich eine Arbeitsteilung beider Werke auch nicht mit dem an den Ford-Werken orientierten Autarkiekonzept verbinden. Der Vierjahresplan sollte das Reich nicht nur insgesamt von Rohstoffimporten unabhängig machen, selbst innerhalb seiner Grenzen und dazu noch auf engstem Raum wurde das autarkistische Denken fortgesetzt. Noch 1942 erwirkten Porsche und Werlin einen Führerbefehl zum Bau einer eigenen Gießerei, der nur noch mit Hilfe der von der SS gestellten KZ-Häftlinge realisiert werden konnte. An diesem Detail wird klar, dass es ganz im Hintergrund auch immer um die Einflusskonkurrenz der diversen Parteigliederungen bzw. Erbhöfe von Hitlers Satrapen ging.

Während in der Planungsphase die Konkurrenzargumente noch die Zukunft betrafen, stellte sich nach Baubeginn heraus, dass diese, angeheizt durch die Kriegsvorbereitung mit dem Bau des Westwalls, ganz konkret wurden, fehlte es doch überall an Baumaterialien und Arbeitskräften. Auch deshalb suchte Pleiger den Standort bei Fallersleben zu verhindern, während Ley den Widerstand qua Führerbefehl überwand und mit Hilfe der Partnerorganisation der DAF italienische Gastarbeiter mobilisierte, um den Arbeitskräftemangel zu beseitigen. An dieser Stelle kamen nochmals die Stadtbauprojekte ins Spiel, insofern damit auch ein Werbeeffect für die knappen Arbeitskräfte verbunden war. Das Volkswagenwerk konnte mit der vorbildlichen deutschen Arbeiterstadt punkten, die von der DAF aus ihrem Eigeninteresse heraus subventioniert wurde. Alle drei Trümpfe standen Pleiger nicht zur Verfügung. Für einen Moment sah es so aus, als hätte das zivile Volkswagenprojekt die besseren Karten als das Rüstungsvorhaben Reichswerke, als säße Ley am längeren Hebel als Göring. Ob Göring, wenn er von Pleiger frühzeitig in Stellung gebracht worden wäre, tatsächlich den Konflikt mit Hitler gesucht hätte, darf bezweifelt werden. Die Konstellation sollte sich allerdings über Nacht mit Kriegsausbruch ändern.

Diese Dimension weist auf eine weitere Konfliktlinie hin. Pleiger konnte auf Vorstandsebene nahezu autokratisch agieren, während im Volkswagenvorstand immer zwei Interessen aufeinanderprallten, die in den Personen Piëch als Vertreter seines Schwiegervaters Porsche und Lafferentz zum Ausdruck kamen. Piëch war der Manager und insofern mit Pleiger vergleichbar, der das Werk, schon um die Preisvorgabe von 1000 RM einzuhalten, nach betriebswirtschaftlichen Kriterien führen wollte und mit Kriegsausbruch bereit war, jeden Auftrag herein zu nehmen, um den Werksaufbau zu legitimieren und fortzusetzen, um so das Werk nach Kriegsende wieder der ursprünglichen Zweckbestimmung zuführen zu können. Dafür war er bereit, die sozialen Komponenten in Werk und Stadt zu opfern, sogar das Kapital der VW-Sparer für investive Zwecke zu entfremden. Lafferentz war der Ideologe und Propagandist der DAF und wollte gerade die sozialen Komponenten über den Krieg retten, damit der DAF-Musterbetrieb wenigstens danach Gestalt

annehmen konnte. Insofern dürfte auch das „Betriebsklima“ im Volkswagenwerk im Sinne der Ideologie von Arbeitsfront und KdF sich von dem der Reichswerke unterscheiden haben. Dies liefert eine Erklärung für die Unterschiede in der unmittelbaren Nachkriegszeit zwischen Wolfsburg und Salzgitter.

Auch die Architekten Koller und Rimpl, die von einer großen Karriere träumten, dürften eine Konkurrenz ausgetragen haben, wessen Entwurf das künftige Modell für den nationalsozialistischen Stadtbau darstellt. Die Veröffentlichung beider Modelle im April 1939 in derselben Ausgabe der Zeitschrift „Die Baukunst“, obwohl Rimpls Entwurf schon lange fertig war, war ein Kompromiss, nachdem Speer in beiden Fällen die Pläne genehmigt und in beiden Fällen Korrekturen vorgenommen hatte.

Konflikte gab es auch mit den Provinzbehörden, die im Falle der Reichswerke durch den Gebietstausch und im Falle des Volkswagenwerks dadurch ausgeräumt wurden, dass die Stadt des KdF-Wagens in die Reihe der Neugestaltungsstädte aufgenommen und Speer direkt unterstellt wurde. Ferner wurden fundamentale ordnungspolitische Konflikte ausgetragen. Der Graf von der Schulenburg, ein prominenter Vertreter des Grundadels, wollte seinen Besitz nicht hergeben, die Ruhrindustriellen, immerhin die Vertreter der schwerindustriellen Leitbranche, nicht ihre Bergrechte. Obwohl beide, der Graf durch den Reichsminister Kerrl und die Landesbauernschaft, die Ruhrindustrie durch ihren Dachverband und den Wirtschaftsminister Schacht prominente Fürsprecher und durchaus rationale Argumente hatten, waren sie chancenlos. Die Spitzen der NSDAP, ob Hitler, Göring, Ley oder Speer, zögerten nicht, den Konflikt mit massivem Druck in ihrem Sinne zu entscheiden, es auf einen regelrechten Machtkampf ankommen zu lassen und anlässlich der beiden Vorhaben den ordnungspolitischen Paradigmenwechsel Richtung Staatssozialismus einzuleiten. Beide Male offenbarte sich nicht nur, welches Maß von Willkür, welchen rechtsfreien Raum das System bereits eröffnet hatte, es offenbarte sich auch, dass die sozialistische Wurzel der NSDAP durchaus noch lebendig war, auch wenn es weniger um ideologische Gründe als um das machtpolitische Kalkül ging, die alten Machtgruppen auszuschalten. Insofern avancierte das kleine Land Braunschweig selbst in dieser fundamentalen Hinsicht zum Modell für ein künftiges nationalsozialistisches Wirtschaftssystem.

Um Konkurrenz ging es schließlich auf der lokalen Ebene zwischen Hannover und Braunschweig, die sich an der Standortfrage äußerte. Im Fall der Reichswerke war Klagges erfolgreich, weil er den Standort bei Watenstedt gegen den Standort bei Hämelerwald westlich von Peine durchsetzen konnte und weil er Hitler dazu brachte, gegen Frick den Gebietstausch zu billigen, der das Land Braunschweig arrondierte und in künftigen Auseinandersetzungen um die Reichsreform dessen Verhandlungsposition gestärkt hätte. Es kann kein Zweifel bestehen, dass Hitler sich hier gegenüber Braunschweig für seine Einbürgerung erkenntlich gezeigt und dass Klagges mit diesem Argument an Hitler appelliert hat. Im Falle des

Volkswagenwerks hat Klagges es nochmals versucht, ist zwar gescheitert, aber immerhin mit dem Vorwerk abgefunden worden. Hannover war hier weniger involviert und hätte womöglich in einen weiteren Gebietstausch eingewilligt, weil man erkannte, dass die örtliche Nähe so oder so zum Vorteil von Braunschweig sein würde. Es kann demnach kein Zweifel bestehen, dass der Industriestandort Südöstliches Niedersachsen erst in den Jahren 1938–1942 entstanden ist, als der Aufbau der beiden industriellen Großprojekte, aber auch anderer Vorhaben wie die Niedersächsische Motorenwerke oder der Ausbau von Büssing, in vollem Gange war.³ Hitler hat diesen Aspekt selber im Januar 1945 auf den Punkt gebracht, als er sich in einer Lagebesprechung an seine Zeit als braunschweigischer Regierungsrat erinnerte, Göring „aber nicht als ausübender“ einwarf und er diese Einschränkung konterte: „Sagen Sie das nicht, ich habe dem Land großen Nutzen gebracht.“⁴

3 So auch die These bei Rudolf Hoffmann, Die allgemeine Entwicklungsplanung zur Industrialisierung Südost-Niedersachsens. In: Geographische Rundschau 10.1958, 2. S. 50–58.

4 Vgl. dazu Dieter Lent, „Ich habe dem Land großen Nutzen gebracht“: Betrachtungen zu dieser Äußerung Hitlers vom Januar 1945 über seine Arbeit als braunschweigischer Regierungsrat 1932. In: Braunschweigisches Jahrbuch für Landesgeschichte 91.2010, S. 217–228.